





GESPRÄCHSPROTOKOLL LIEFERANDO

Gesprächspartner, Institution (Position):

Jörg Gerbig, COO/Geschäftsführer Lieferando

Gesprächsdatum, Uhrzeit:

Freitag 10. Juli 14:30 Uhr

Gesprächsort:

Berlin, Telefonat

Gesprächsthema:

Unternehmensverantwortung und politische Regulation, Systemgrenzen & Demokratieerhalt

Kurze Zusammenfassung (Wichtigste Aussagen):

Dieses Gespräch hat länger gedauert als die meisten anderen Gespräche, etwa 45 Minuten. Gerbig ist sehr interessiert und übereifrig. Bevor ich, Frau Kohlmann, Mitarbeiterin eines fiktiven „Bundesamts für Krisenschutz und Wirtschaftshilfe“ die erste Frage stellen kann, positioniert er Lieferando, ohne das Unternehmen zu nennen, in einer Branche, die von der Krise profitiere und die der Staat unterstützen sollte, und sagt, dass es andere Branchen zwar hart getroffen habe, die ja aber sowieso nicht zukunftsfähig seien.

Er betrachtet die Betriebsräte manchmal als lästig, da sie Schichtpläne blockieren können. Hier würde er sich eine Änderung des Gesetzes wünschen, sodass nicht mehr jede Woche auf lokaler Ebene ein Dienstplan blockiert werden könne.

Gerbig: „Bei uns ist die Schichteinteilung jede Woche. Das heißt, jeder der lokalen Betriebsräte kann potentiell, aus welchem Grund auch immer, unseren Schichtplan jede Woche blockieren, um irgendeine andere Sache durchzusetzen. Bei solchen Sachen frage mich halt, warum ist sowas nicht einfach auf nationaler Ebene gestaltet, sondern warum muss es ein lokales Mitspracherecht geben für beispielsweise Schichtplanung, wenn die Schichtplanung bei uns überall gleich gemacht wird?“

Gerbig: „Kommt drauf an, wie rational ein Betriebsrat agiert. Aber was ich im Endeffekt sagen will: Es gibt in der Tat Möglichkeiten, da kann der Betriebsrat, je nachdem, wie er agiert, dann auch den Betriebsablauf substantiell gefährden.“

Die Kompletten Gedächtnisprotokolle
und Reaktionen der Unternehmen
finden sie unter: [Pen.gg/Klingelstreich](https://pen.gg/Klingelstreich)

Ausführliches Gedächtnisprotokoll

Wir sprechen mit Lieferando. Die Sekretärin, leitet uns in den Call mit Gerbig weiter, sie bleibt auch mit drin. Ich stelle das Problem vor.

Gerbig ist sehr interessiert und übereifrig. Bevor ich die erste Frage stellen kann, positioniert er Lieferando, ohne das Unternehmen zu nennen, in einer Branche, die von der Krise profitiere und die der Staat unterstützen sollte, und sagt, dass es andere Branchen zwar hart getroffen habe, die ja aber sowieso nicht zukunftsfähig seien .

Gerbig: „Man könnte ja sagen, gewisse Branchen hat es natürlich am härtesten getroffen. Man könnte dann aber auch umgekehrt sagen, vielleicht sind das auch nicht unbedingt die Branchen der Zukunft [...] Aber das ist natürlich auch ein struktureller Wandel, der damit beschleunigt wurde. Und dann versucht man natürlich, wahrscheinlich als Regierung dann teilweise die Folgen dieses Strukturwandels, der jetzt natürlich viel, viel schneller gekommen ist, dann eben abzufedern auf der einen Seite, auf der anderen Seite könnte man dann auch sagen, dass man weiterhin Rahmenbedingungen schafft, um die Firmen vielleicht auch zu stärken, die in diesem Strukturwandel gut funktionieren können.“

Er findet, das klinge spannend und wirkt sehr erfreut. Ich frage ihn, wozu er staatliche Direkthilfen am ehesten einsetzen würde. Er betont, dass Lieferando erstmal ohne staatliche Hilfen funktioniere, aber man merkt, dass er klarmachen will, dass Lieferando international operiert und man deswegen überlegt, wo man Hauptstandorte und Arbeitsplätze hat und man sich durch staatliche Unterstützung vielleicht mehr auf Deutschland fokussieren würde, zum Beispiel hier ein Callcenter aufbauen würde.

Gerbig: „Auf der anderen Seite kann es natürlich dazu führen, da nehme ich jetzt mal ein Beispiel, entscheiden müssten, ein Callcenter in Berlin aufzubauen oder in Amsterdam, dann kann natürlich so eine staatliche Unterstützung oder gewisse Rahmenbedingungen natürlich schon eine Entscheidungsgrundlage darstellen.“

Ich erkläre, dass die Bundesregierung in der Krise gesehen hat, dass Lieferando zwar systemrelevant sei, dass wir aber ein Problem darin sehen, wie das Unternehmen mit seinen Fahrern umgeht, vor allem im Hinblick auf die sachgrundlose Befristung der Verträge.

Kohlmann: „Es ginge zum Beispiel um die Ausrüstung der Fahrer, um Handys, Fahrräder, Lager, Pflege, Reparaturmöglichkeiten. Ob das durch eine rechtliche Rahmenbedingungen gefördert wird, eben weil wir gesehen haben, wie systemrelevant das ist, und was sich auch ändern muss, das wären dann die sachgrundlosen Befristungen von Verträgen.“

Er sagt hier, dass Lieferando sehr gut zahle, alle seine Fahrer festangestellt habe und sie auch sonst gut versorgen würde. Er sagt, man sei gerade dabei die sachgrundlose Befristung von Verträgen zu ändern. Da gäbe es Verhandlungen mit den Betriebsräten der Fahrer, die man von Foodora übernommen habe. Er erklärt recht freudig, dass diese Befristung für diese nicht so wichtig sei.

Ich frage warum die Fahrer nicht direkt angestellt werden, sondern sehr lange nur befristete Verträge bekommen. Herr Gerbig erklärt mir daraufhin das Marktplatzmodell mit dem Lieferando arbeitet: „90 % der orders machen wir mit dem Marktplatz-Modell, 10 % mit eigenen Fahrern. Und das Problem ist, so ein bisschen die Krux dabei, dass dieses Logistik-Geschäft mit mit eigenen Fahrern hochgradig unprofitabel ist. Wir verlieren da Millionen an Euros in Deutschland mit dem Geschäftsmodell. Wir machen es aber trotzdem, weil in der Kombination mit dem Marktplatz-Modell wir dadurch neue Kunden kriegen und so weiter und so fort.“



Herr Gerbig schildert weiter im Detail warum die Auslieferung mit eigenen Angestellten ein Verlustgeschäft für Lieferando ist: „Das Problem ist eher, dass die Fahrer eigentlich im Schnitt zwei Bestellungen in der Stunde ausliefern, also ganz grob gesagt. Vom Fahrer kostet uns pro Stunde 16, 17 €. Das heisst, nochmal, die 16, 17 € und der macht zwei Fahrten pro Stunde. Das heisst, pro Fahrt kostet der uns ungefähr 8 €. Und was verdienen wir dann auf der Einkommenseite? Da haben Sie im Durchschnitt bei dem Geschäft 20 € Warenkorb und im Schnitt kriegen wir wenn wir die logische äh logistische Arbeit ausüben 25 % Marge. Das heisst, wir kriegen pro Fahrt rund 5 €.“

Ich frage ihn, ob er sich vorstellen könnte, dass wir Lieferando stärker staatlich regulieren. Darauf sagt er, dass sie eigentlich schon zu stark reguliert würden. Zum Beispiel müssten Fahrer rechtlich mindestens drei Stunden am Stück liefern, was aber von Unternehmensseite keinen Sinn ergebe, weil die Peak-Zeiten meist nur ein, zwei Stunden umfassten.

Ich frage, ob sich Gerbig auch vorstellen könnte, dass Lieferando auch andere systemrelevante Dinge, wie Medizin ausliefert. Das könnte er sich schon vorstellen, dann müsste damit aber ein Gewinn möglich sein. Das heißt, im Umkehrschluss schließt er nicht aus, dass das mit staatlicher Unterstützung möglich wäre.

Gerbig: „Wenn diese andere Sache, für die wir noch ausliefern würden, sehr rentabel wäre und die Verluste auf der anderen Seite ausgleichen würde, dann potentiell ja. Da ist aber natürlich die Frage, ob da etwas gäbe, was derart rentabel wäre.“

Ich spreche ihn auf die Klimakrise an, da Lieferando ja sehr viel Verpackungsmaterial produziert. Ob er da langfristig Pläne habe. Da bringt er eine mögliche staatliche Regulierung direkt selbst ins Spiel.

Ich spreche die Frage an, ob er sich vorstellen könnte die Belegschaft stärker an Entscheidungsprozessen im Unternehmen zu beteiligen. Hier sagt er, dass er das eigentlich für eine gute Idee hält, aber er scheint sehr kritisch gegenüber Betriebsräten zu sein, die die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens gefährden könnten.

Gerbig: „Wir sind beispielsweise mit eigener Logistik in 38 Städten aktiv. In jeder dieser 38 Städte einen lokalen Betriebsrat gibt, und jeder lokale Betriebsrat hat beispielsweise ein Mitspracherecht bei der Schichtplanung. Das heisst, wir verteilen unsere Fahrer jede Woche in neue Schichten ein. Das heisst, jeder der lokalen Betriebsräte kann potenziell, aus welchem Grund auch immer, unseren Schichtplan jede Woche blockieren, um irgendeine andere Sache durchzusetzen. Bei uns ist die Schichteinteilung jede Woche. Das heißt, jeder der lokalen Betriebsräte kann potentiell, aus welchem Grund auch immer, unseren Schichtplan jede Woche blockieren, um irgendeine andere Sache durchzusetzen. Bei solchen Sachen frage mich halt, warum ist sowas nicht einfach auf nationaler Ebene gestaltet, sondern warum muss es ein lokales Mitspracherecht geben, für beispielsweise Schichtplanung, wenn die Schichtplanung bei uns überall gleich gemacht wird? Ich kenne Firmen, die machen das Business einfach zu, wenn ein Betriebsrat gegründet wird, weil eben teilweise die Sachen nicht auf die neueren Arbeitsbedingungen abgestimmt sind. Warum macht man nicht mal ein Vorschlag, wie man das Gesetz auf die heutigen Gegebenheiten anpasst?“

Da würde er sich eine Änderung des Gesetzes wünschen, sodass nicht mehr jede Woche auf lokaler Ebene ein Dienstplan blockiert werden könne. Denn er sieht das Gesetz so momentan als sehr gefährdend für sein Unternehmen:

Gerbig: „Versetzen Sie sich einmal in unsere Lage. Nehmen wir jetzt einfach ein extremes Beispiel. Nehmen wir einmal an, die würden sagen, wir fordern 20 € die Stunde Gehalt. Und dann wird der Schichtplan so lange nicht durchgewunken bis wir die 20 € zahlen.“
Er schließt seine Einschätzung mit den Worten: „Denn das wäre in Bezug auf Ihre Systemrelevanz [von Lieferando], eben auch gefährdend für das Geschäftsmodell.“

Kohlmann: „Aber sagen Sie gerade damit, dass Betriebsräte und die Beteiligung der Fahrer an Unternehmen und Entscheidungsprozessen die Systemrelevanz gefährden?“

Gerbig: „Kommt drauf an, wie rational ein Betriebsrat agiert. Aber, was ich im Endeffekt sagen will, es gibt in der Tat Möglichkeiten, da kann der Betriebsrat, je nachdem, wie er agiert, dann auch den Betriebsablauf substantiell gefährden. Ich glaube nicht, dass das Betriebsratgesetz gemacht wurde, als es beispielsweise Firmen gab, die einen wöchentlichen Schichtplan gemacht haben.“

Ich frage ihn, ob er sich eine staatliche Beteiligung bei Lieferando vorstellen könnte. Davon hält eher weniger. Bei Lufthansa hielt er die Rettung aber für gerechtfertigt.

Gerbig: „Aber das würde wahrscheinlich nur systemrelevante Bereiche betreffen. An sich würde ich denken, auch nur systemrelevante Bereiche, Unternehmen hat die dann wirklich darunter leiden. Also Beispiel Lufthansa.“

Reaktion auf die Konfrontation mit Aussagen aus dem Gedächtnisprotokoll:

Bis zum Redaktionsschluss, Donnerstag den 12. November bis 18.00 Uhr, haben sie auf unsere Konfrontationen mit den eigenen Aussagen nicht reagiert.